

L'INDICE DEI LIBRI DEL MESE

Data: 07.11.2024 Pag.: 9
 Size: 371 cm² AVE: € .00
 Tiratura:
 Diffusione:
 Lettori:



Una storia di fantasmi dietro a una storia di mare

di Francesca Serra

Luigi Guarnieri

LE NAVI PERDUTE DEL CAPITANO FRANKLIN

pp. 316, € 21, Einaudi, Torino 2024

Cosa succede se dopo una trentina di pagine di un libro che ne contiene più di trecento, il protagonista con il suo corteo di navi, marinai, riserve di cibo, libri, sogni, speranze viene inghiottito nel nulla? Se quindi il soggetto stesso del libro, non appena iniziamo a leggerlo, scompare? Ebbene, quel che succede è che arriva Luigi Guarnieri, autore sofisticato di una decina di romanzi, e ci pensa lui. Ci pensa lui a farci navigare in questo grande vuoto. Ci pensano lui e la letteratura. A p. 31 di questo libro si legge: "Poi l'*Erebus* e la *Terror* svanirono nel canale di Lancaster e nessuno ne seppe più nulla". E dopo aver letto questa frase, viene naturale chiedersi in che modo avanza la narrazione del libro che abbiamo tra le mani. Se nessuno ha più visto il capitano Franklin con le sue due imbarcazioni – chiamate *Erebus* e *Terror* –, se nessuno ha saputo più nulla di lui e della sua spedizione, di cosa parlerà questo libro che s'intitola *Le navi perdute del capitano Franklin*? In effetti, il libro è sufficientemente lungo da persuaderci che parlerà di molte cose. Prima di tutto di ciò che non c'è. Il mito del passaggio a nord-ovest, alla ricerca di un punto tra i ghiacci che permettesse di circumnavigare il continente americano dall'alto, è uno dei grandi miti nautici che ha ossessionato l'Europa per diversi secoli. Suscitando grandi speranze e paure altrettanti grandi. Soprattutto quella che nessuno riuscisse nell'impresa. Insieme a quella, non meno paradossale e tragica, che in realtà non ci fosse nulla da scoprire. Si tratta di un mito rovesciato da almeno tre punti di vista. Quello di Magellano, che molto tempo prima aveva trovato il valico che permetteva di circumnavigare le cosiddette Americhe dal basso. Mentre qui si cerca lo stesso passaggio, però nel polo opposto. Ma rovesciato è anche rispetto all'impresa di Colombo, che cercava disperatamente la fine dell'acqua e l'inizio della terra. Mentre

coloro che partono alla ricerca del passaggio di nordovest cercano il contrario: vale a dire un punto in cui non ci sia più né terra né ghiaccio, ma piuttosto il mare e l'acqua che li facciano scivolare dall'altra parte. Oltre a questo, il mito è rovesciato anche rispetto al successo dell'impresa. Colombo e Magellano scoprono quello che c'era da scoprire, per quanto entrambi persi nei loro ingannevoli miraggi. Mentre John Franklin non scopre assolutamente nulla. Se non cosa sia la morte. E allora che senso ha raccontare la sua fallimentare vicenda? Per quali strane vie il capitano di una delle spedizioni navali più disastrose nella rocambolesca storia delle imprese marinare è diventato un eroe? Fino a p. 31 di questo libro, è facile credere che Guarnieri si

sia dedicato alla scrittura di un ennesimo esempio di quella che gli anglofoni chiamano *nautical fiction*. Uno dei generi fondanti della letteratura occidentale, da Omero in poi. Oggi tendiamo a dimenticarci quanto gli spostamenti per mare abbiano impregnato la vita quotidiana e quindi l'immaginario di un'umanità che per molto tempo ha conosciuto soltanto tre principali mezzi di locomozione: i piedi, i cavalli e le navi. Ma una lunga lista di memorabili libri, da *Robinson Crusoe* al *Vecchio e il mare*, passando per *Moby Dick*, sta lì a ricordarcelo. Il racconto dell'impresa del capitano Franklin non può che rievocare questa lunga tradizione. Se non fosse che a partire da p. 32, il libro che dovrebbe narrare le disavventure di una celebre e drammatica spedizione per nave si rivela in realtà essere qualcos'altro. Fino alla pagina precedente potremmo definirlo una *nautical fiction*, dopo dovremmo ammettere che si tratta in realtà di una *ghost story*. Certo, il libro racconta la tragica storia del viaggio di John Franklin e dei suoi marinai alla ricerca del passaggio a nordovest. Ma soprattutto quello che questo libro racconta è una storia di fantasmi. Come se tutti quelli che si incamminano alla ricerca del famoso passaggio fossero già morti. Del resto anche l'Ulisse raccontato da Dante, non appena attraversa le colonne d'Ercole con i suoi compagni, non è

già un morto vivente? Senza dimenticare che la storia di uno dei più celebri morti viventi della letteratura di tutti i tempi, scritta da Mary Shelley un quarto di secolo prima che Franklin partisse per la sua impresa nel 1845, comincia proprio con le lettere di un capitano che naviga verso il polo Nord. Il quale incontra sia il dottor Frankenstein che la sua mostruosa creatura, mentre si rincorrono nel bianco abbagliante dei ghiacci. Un paesaggio che ha la duplice capacità di cancellare le tracce nel nulla e di renderle più evidenti, grazie a quello stesso nulla che le mette in risalto. Approfittando di tale ennesimo paradosso, il libro di Guarnieri, che all'inizio sembrava essere una *nautical fiction*, ma che in seguito si rivela piuttosto una *ghost story*, slitta infine verso una terza, fondamentale trasformazione. Via via che le vicende di una moltitudine di personaggi sfilarono sotto i nostri occhi ci accorgiamo, infatti, che l'intera macchina narrativa costruita intorno al tema della ricerca di qualcosa che non si conosce, o di qualcosa che si è perduto, si basa sul principio del racconto indiziario. Sapere interpretare le tracce, ecco cosa rende possibile la sopravvivenza. E la letteratura. Un esercizio estremo, come estreme sono le terre in cui Franklin e le sue navi si perdono, che proprio a causa di questa sua natura straordinaria rischia sempre il fallimento, dovendosi fare largo in mezzo a grandi scogli e altrettante, furiose, tensioni. Quella tra umano e non umano, *in primis*. Tra mondo e oltremondo. Tra civiltà ed estraneità. Alla fine del libro, la narrazione si arrotola su sé

L'INDICE DEI LIBRI DEL MESE

Data: 07.11.2024 Pag.: 9
Size: 371 cm² AVE: € .00
Tiratura:
Diffusione:
Lettori:



stessa, tornando al suo inizio e mordendosi la coda. Come un animale che abbia finito di correre dappertutto e si accucci per trovare pace. Le navi di Franklin sono state rinvenute. Erano in fondo al mare, come si poteva facilmente indovinare. La ricerca era difficile e nello stesso tempo facilissima. Bastava, forse, saper camminare sul filo molto sottile che unisce la realtà alla

finzione. Avendo fiducia nell'abilità di Guarnieri, che tra gli scrittori italiani è uno dei pochi funamboli capaci di rimanere in equilibrio su quello stupefacente filo, senza mai cadere.

francesca.serrra@unige.ch
F. Serra insegna letteratura italiana all'Università di Ginevra

Data: 22.11.2024 Pag.: 30
 Size: 584 cm² AVE: € .00
 Tiratura:
 Diffusione: 33083
 Lettori:



Luigi Guarnieri Scomparsi nel gelido nulla dell'Artico

Appassionante ricostruzione storica di una spedizione del 1845

di Cesare Pastarini

Non è mai bello, tantomeno rispettoso, paragonare scrittori (e artisti in genere) ad altri scrittori (e artisti in genere). Ma come possono non tornare alla mente Jack London, Robert Louis Stevenson e anche Herman Melville leggendo «Le navi perdute del capitano Franklin» (pag. 328, euro 21), il racconto scritto da Luigi Guarnieri per Einaudi? Le vicende che qui vengono descritte, però, sono vere. Ed è importante ricordarle mettendole in ordine cronologico, a partire da metà Ottocento, fino ai giorni nostri. Nonostante a quel tempo, come sostenne il guardiamarina George Back, fossero «successe cose che non si devono sapere».

Siamo nel 1845, tra le acque gelide e nei territori desolati a nord del Canada. Dopo decenni di spedizioni, sembra che ci siamo quasi alla scoperta del passaggio a nord-ovest, nell'artico. Si tratta della rotta navale che collega gli oceani Atlantico e Pacifico, passando attraverso l'arcipelago canadese all'interno del Mar Glaciale Artico. Per portare a compimento quella missione impossibile, l'Ammiragliato britannico affida a Sir John Franklin il comando di due grandi navi, già utilizzate con successo nell'esplorazione dell'Antartide: l'HMS Erebus e l'HMS Terror (dove HMS sta per Her Majesty's Ship: Nave di Sua Maestà). Franklin, nato il 16 aprile 1786 a

Spilsby, nel Lincolnshire, non proveniva da una famiglia con tradizioni marinare, ma fu grazie al suo carattere schivo e irresoluto, aiutato dalla fede e da quel riconosciuto coraggio che lo aveva visto combattere battaglie navali contro la marina di Napoleone, che fu scelto. Nonostante fosse in sovrappeso, poco atletico, incapace di andare in canoa e di guidare una slitta trainata da cani.

Il buon umore e l'imperturbabilità, più tutto il bagaglio già descritto, erano doti sufficienti per dargli fiducia, quindi il comando. Assieme a lui, un altro capitano, Francis Crozier, esperto navigatore nordirlandese. Alle sei del mattino di domenica 13 luglio 1845 l'Erebus e la Terror salparono le ancora e mossero verso la baia di Baffin. Nonostante l'ottimismo generale, però, la missione fallì, le due bombarde scomparvero presto, svanendo nel canale di Lancaster. Nessuno ne seppe più nulla. Le bombarde erano navi da guerra a vela di stazza media, concepite per contrastare bersagli terrestri, non per combattere altre navi. Era costruite attorno a una o due potenti bombarde, ecco il perché del nome, cioè pezzi di artiglieria corti e tozzi posizionati solo su un fianco. Dunque, assieme a Franklin e a Crozier, sparirono 129 uomini, il cane terranova Neptune, la scimmietta Jacko, a bordo di due navi con una sfogorante striscia gialla sulle fiancate. L'Am-

miragliato britannico e le donne dei marinai si allertarono, la stessa moglie del capitano Franklin, ostinatamente convinta di ritrovarlo vivo, finanziò la partenza di navi alla ricerca dei dispersi. Si susseguirono spedizioni e avventure di altri capitani coraggiosi e di altri lupi di mare, che Guarnieri descrive in maniera avvincente, e che hanno fatto la storia della marina internazionale. Anche perché in palio per chi li avesse trovati, ma soprattutto se avesse scoperto il mitico (a quell'epoca e fino a pochi decenni fa) passaggio a nord-ovest, c'era una parte delle diecimila sterline che il parlamento britannico aveva promesso ai valorosi equipaggi. Spedizioni che solo a leggerle fanno venire i brividi. Uomini costretti a mangiare larve, ammalati e morti a causa dello scorbuto contratto in viaggio, infettati dalle scatollette di latta in cui si conservava la carne, a volte costretti a percorrere migliaia di chilometri su cani da slitta perché il pack chiudeva (e chiude) il passaggio delle barche davanti e dietro come una morsa, il dover spaccare la frutta con l'accetta a 60 gradi sottozero, errori di calcoli cartografici che fecero scambiare isole per penisole e l'ignoto si faceva ancora più grave, ritrovamenti di crani tra i ghiacci o accanto ai cairn (cataste di sassi utili anche a segnare il passaggio umano), affamati, congelati, depressi e nervosi, sentirsi ogni tanto privile-

giati mangiando pemmican, cioè carne di daino o di bisonte essiccata al sole o al vento e poi ridotta in poltiglia, mescolata con grasso sciolto e frutta secca, con la caratteristica di conservarsi a lungo. Inoltre, lontani per anni da contatti civili. Talvolta l'incontro con gli Inuit, popolo saggio ma incredulo nello scoprire che c'erano altri esseri che vivevano sulla Terra. Proprio gli approfondimenti dell'autore sugli Inuit regala un ulteriore stimolo nell'appassionarsi alla lettura. Anche perché, mentre i "Kabloona", come gli Inuit chiamano i bianchi, si dibattono per scoprire la verità, i nativi, oltre a sapere molto meglio di loro come cacciare, vestirsi e in generale sopravvivere a quelle latitudini, possiedono la chiave per risolvere l'enigma delle navi scomparse. E mostrano loro oggetti appartenuti con tutta probabilità alla spedizione Franklin, raccontano ciò che hanno visto coi loro occhi o hanno sentito tramandare. Purtroppo, però, il dialogo tra mondi opposti - ieri come oggi - è complicato, pieno di equivoci, sospetti e malintesi. Tuttavia, gli incontri per quanto difficili portano a risultati importanti e questa storia di esploratori polari riserva scoperte e nuovi personaggi in ogni capitolo, stimolando la curiosità e a proseguire voracemente la lettura. Un giallo in parte irrisolto per un secolo e mezzo, le cui tappe e indizi Luigi Guarnieri ripercorre con una

GAZZETTA DI PARMA

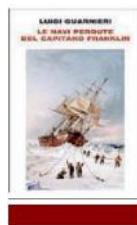
Data: 22.11.2024 Pag.: 30
 Size: 584 cm² AVE: € .00
 Tiratura:
 Diffusione: 33083
 Lettori:



ricostruzione storica accurata e appassionante su navi a rischio di naufragio, viaggi infiniti, terre inesplorate e abitate solo da trichechi, pinguini e uccelli. Per sapere cosa accadde alla HMS Erebus e alla HMS Ter-

ror, agli uomini degli equipaggi e ai capitani Franklin e Crozier (che gli Inuit ribattezzarono Aglooka) oggi non abbiamo bisogno di salpare in territori desolati e di fare ricorso, come è accaduto in questo secolo, alle moderne

tecnologie, che pure hanno dato i loro incredibili risultati grazie a sonar alla ricerca dei relitti: occorre però imbarcarci verso una libreria; i cui fondali, come sappiamo, riservano sempre delle sorprese.



Le navi perdute del capitano Franklin di Luigi Guarnieri
ed. Einaudi pag. 128 euro 21.



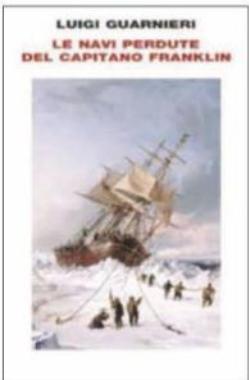
Mistero	a Nord	fatto:
Il capitano	Ovest.	solo gli Inuit
Franklin	Da allora	sembrano
e i suoi 150	si tenta	custodire
uomini	di scoprire	qualche
cercavano	che fine	segreto
il passaggio	abbiano	su di loro.

STORICA NATIONAL GEOGRAPHIC

Data: 01.12.2024 Pag.: 128
 Size: 89 cm² AVE: € .00
 Tiratura:
 Diffusione:
 Lettori:



STORIA CONTEMPORANEA



Luigi Guarnieri
LE NAVI PERDUTE DEL CAPITANO FRANKLIN
 Einaudi, 2024
 328 pp., 21 €

«NON C'È nessuna altra cosa per la quale valga la pena di vivere tranne avere il proprio nome scritto sulle carte dell'Atlantico» scrive il poeta britannico Alfred Ten-

nyson, nipote del capitano John Franklin. Nell'impresa organizzata da quest'ultimo allo scopo di scoprire il cosiddetto passaggio a nord-ovest, nell'agosto 1845 due bombarde (ovvero scafi privi di alberatura, armati su un fianco con cannoni e mortai), denominate HMS Erebus e Terror e con a bordo 129 uomini, imboccarono il canale di Lancaster nell'arcipelago artico, per poi perdere nel silenzio sconfinato dei ghiacci. La vicenda viene ricostruita dallo scrittore Luigi Guarnieri, il quale documenta le numerose spedizioni di ricerca condotte nel corso di XIX e XX secolo dei due sfortunati natanti che svanirono nel buio della notte polare.

È da poco uscito un libro che ricostruisce l'impresa, delle due navi inglesi *Erebus* e *Terror*, che nel 1845 imboccarono il canale di Lancaster alla guida dell'anziano Sir John Franklin, per scomparire in poco tempo tra i ghiacci.

È da poco uscito un libro che ne ricostruisce la vicenda anche alla luce delle scoperte che, intorno alla spedizione, sono state fatte nei 150 anni successivi. Si intitola "Le navi perdute del capitano Franklin", lo pubblica [Einaudi](#) e lo scrive lo scrittore e drammaturgo **Luigi Guarnieri**. L'autore è stato nostro ospite, insieme a **Anselmo Roveda**, vicedirettore della rivista Andersen, scrittore e studioso di letteratura d'avventura.

Scopri la serie



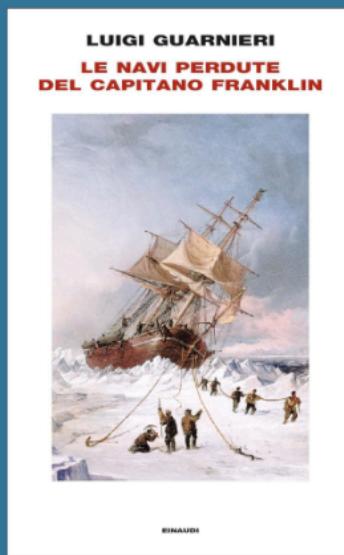
[Alphaville](#)



[Aderisci ora alla nostra campagna crowdfunding! \(https://www.myrestartup.it/projects/index-review-s-r-l/\)](https://www.myrestartup.it/projects/index-review-s-r-l/)

Una storia di fantasmi dietro a una storia di mare. Intervista a Luigi Guarnieri

4 NOVEMBRE 2024

[NARRATORI ITALIANI \(HTTPS://WWW.LINDICEONLINE.COM/CATEGORY/LETTERATURE/NARRATORI-ITALIANI/\)](https://www.lindiceonline.com/category/letterature/narratori-italiani/)


(<https://www.lindiceonline.com/wp-content/uploads/2024/11/Cover-mensili-1.png>)

Esplorazione sfortunata con musa visionaria

Intervista a Luigi Guarnieri di Camilla Valletti

Dopo il racconto di molte vite ben dentro il canone letterario, Foscolo, Conrad, Lucia Joyce, e musicale, Johannes Brahms, come mai ha scelto di ripercorrere la carriera del capitano Franklin? Quale è la sua vena di follia?

Al centro del libro c'è il tema universale dell'ambizione, della ricerca della gloria – che spesso e volentieri, come sappiamo, finiscono per sconfinare nella follia. Come sarebbe stato per la corsa alla luna nella seconda metà del Novecento, un secolo prima impazzava la caccia al passaggio a nordovest, seguita subito dopo dai tentativi di raggiungere il Polo Nord in nave. E questo significava addentrarsi in territori sconosciuti, non ancora mappati sulle carte, inospitali e climaticamente estremi – veri e propri viaggi verso il nulla. Tra i grandi capitani della sua epoca, John Franklin è stato uno dei più coraggiosi e determinati, anche se il suo fisico e il suo carattere non lo rendevano particolarmente adatto alle spedizioni nell'Artico. In apparenza era pacato e riflessivo, ma in realtà di un'ambizione divorante – c'era del metodo, nella sua follia.

Filippo Tuena ha scritto un romanzo molto metaforico sulla spedizione fallimentare di Robert Falcon Scott in Antartide. A lui interessava capire le ragioni profonde di quel fallimento tanto da renderlo universale. Nel suo nuovo lavoro, lei sembra privilegiare il gusto per l'avventura, per il resoconto puntuale delle spedizioni che si avvicendarono alla ricerca della due navi scomparse. È così si nasconde o dietro qualche elemento più misterioso?

Per ottimizzare l'esperienza dell'utente questo sito fa uso di cookies. Continuando la navigazione se ne autorizza l'uso. [Informazioni \(/privacy-policy\)](#) [Accetta](#)

Questo libro si basa su una ricostruzione minuziosa ma molto personale degli eventi, e dunque su un lungo lavoro di rilettura e interpretazione delle fonti, molte delle quali formate dai meticolosi diari dei sopravvissuti. L'attenzione al dettaglio, anche minimissimo, è massima, così come l'analisi e il critico (HTTP://WWW.LINDEONLINE.COM/SHOW/ARTICLE/ACCOUNT) del personaggio. Siamo però su un piano quasi (http://www.lindiceonline.com/more.php?do=mi) lontano dalla metafora, dal racconto astratto e/o allusivo.

Un personaggio laterale ma fondamentale per lo sviluppo della vicenda è la figura della moglie di Stanley, colei che finanziò gran parte delle spedizioni inviate alla ricerca delle due flotte in Antartide. Questa donna non si perse mai d'animo, cosa la guidava?

Sarebbe fin troppo scontato dire che era Lady Jane Franklin a portare i pantaloni in casa del celebre esploratore. Ma in effetti Jane Griffin è stata la musa e l'ispiratrice del marito, un angelo custode volitivo e instancabile, una nobildonna dalla volontà di ferro che non si è mai rassegnata alla morte dell'illustre coniuge ed è riuscita a far spendere al recalcitrante Ammiragliato britannico cifre colossali in decine di fallimentari spedizioni di soccorso alla ricerca di uomini che tutti sapevano già morti. Una delle figure femminili più possenti dell'Ottocento, un esempio quasi visionario di tenacia, sacrificio, capacità pratiche e incrollabile dedizione.

Nel suo romanzo, il freddo, ovvero le condizioni del tutto inospitali dei luoghi toccati dai marinai, è la condizione alla quale nessuno può sottrarsi. Solo la popolazione inuit conosce le tecniche e la capacità di adeguarsi ad un ambiente tanto estremo, come lei racconta nella seconda parte del suo libro. Perché gli inglesi testardamente non seguirono mai le loro direttive, perché, insomma, non impararono la lezione?

Gli Inuit (gli Uomini, il Popolo), ovvero gli ex eschimesi, costituiscono il coro tragico di questa storia. Cultura millenaria rimasta sempre ai margini della civiltà occidentale, quella degli Inuit è una storia di fiera indipendenza, stoiche capacità di sopravvivenza, attaccamento ai riti ancestrali e sottili strategie di difesa. Considerati poco più che selvaggi dai britannici vittoriani, sono stati rivelati al mondo dai diari del capitano statunitense Charles Francis Hall, che ha avuto l'intelligenza e la lungimiranza di vivere per dieci anni insieme a loro, raccontandone usi, costumi e tradizioni. Contraddistinti da una concezione del tempo e dello spazio molto diverse da quelle degli occidentali, si sono dimostrati però singolarmente precisi nei loro racconti orali, tanto da fornire infine una delle chiavi del mistero (la posizione esatta dei relitti dell'Erebus e della Terror). Tranne Hall, l'esploratore scozzese John Rae e in parte il capitano irlandese Francis Crozier, sorprendentemente nessuno degli altri capitani britannici capì che per sopravvivere nell'Artico bisognava seguire le tattiche degli Inuit: carne fresca cruda contro lo scorbuto, vestiario in pelle di animale, costruzione giornaliera di igloo al posto delle semplici tende, cani addestrati a trainare slitte per spostarsi. Mai riconosciuti ufficialmente fino alla seconda metà del Novecento, oggi amministrano un territorio autonomo nel Canada settentrionale, il Nunavut. Se i condottieri delle tante spedizioni di soccorso alla ricerca di Franklin avessero avuto l'umiltà di seguire il loro esempio, i morti sul campo si sarebbero ridotti drasticamente e moltissimi, invece di darsi al cannibalismo, sarebbero tornati a casa sani e salvi.


Luigi Guarnieri
Le navi perdute del capitano Franklin
pp. 316, € 21,
Einaudi, Torino 2024

Cosa succede se dopo una trentina di pagine di un libro che ne contiene più di trecento, il protagonista con il suo corteo di navi, marinai, riserve di cibo, libri, sogni, speranze viene inghiottito nel nulla? Se quindi il soggetto stesso del libro, non appena iniziamo a leggerlo, scompare? Ebbene, quel che succede è che arriva Luigi Guarnieri, autore sofisticato di una decina di romanzi, e ci pensa lui. Ci pensa lui a farci navigare in questo grande vuoto. Ci pensano lui e la letteratura. A p. 31 di questo libro si legge: "Poi l'*Erebus* e la *Terror* svanirono nel canale di Lancaster e nessuno ne seppe più nulla". E dopo aver letto questa frase, viene naturale chiedersi in che modo avanza la narrazione del libro che abbiamo tra le mani. Se nessuno ha più visto il capitano Franklin con le sue due imbarcazioni – chiamate *Erebus* e *Terror* –, se nessuno ha saputo più nulla di lui e della sua spedizione, di cosa parlerà questo libro che s'intitola *Le navi perdute del capitano Franklin*? In effetti, il libro è sufficientemente lungo da persuaderci che parlerà di molte cose. Prima di tutto di ciò che non c'è. Il mito del passaggio a nord-ovest, alla ricerca di un punto tra i ghiacci che permettesse di circumnavigare il continente americano dall'alto, è uno dei grandi miti nautici che ha ossessionato l'Europa per diversi secoli. Suscitando grandi speranze e paure altrettanti grandi. Soprattutto quella che nessuno riuscisse nell'impresa. Insieme a quella, non meno paradossale e tragica, che in realtà non ci fosse nulla da scoprire. Si tratta di un mito rovesciato da almeno tre punti di vista. Quello di Magellano, che molto tempo prima aveva trovato il valico che permetteva di circumnavigare le cosiddette Americhe dal basso. Mentre qui si cerca lo stesso passaggio, però nel polo opposto. Ma rovesciato è anche rispetto all'impresa di Colombo, che cercava disperatamente la fine dell'acqua e l'inizio della terra. Mentre coloro che partono alla ricerca del passaggio di nordovest cercano il contrario: vale a dire un punto in cui non ci sia più né terra né ghiaccio, ma piuttosto il mare e l'acqua che li facciano scivolare dall'altra parte. Oltre a questo, il mito è rovesciato anche rispetto al successo dell'impresa. Colombo e Magellano scoprono quello che c'era da scoprire, per quanto entrambi persi nei loro ingannevoli miraggi. Mentre John Franklin non scopre assolutamente nulla. Se non cosa sia la morte. E allora che senso ha raccontare la sua fallimentare vicenda? Per quali strane vie il capitano di una delle spedizioni navali più disastrose nella rocambolesca storia delle imprese marinare è diventato un eroe? Fino a p. 31 di questo libro, è facile credere che Guarnieri si sia dedicato alla scrittura di un ennesimo esempio di quella che gli anglofoni chiamano *nautical fiction*. Uno dei generi fondanti della letteratura occidentale, da Omero in poi. Oggi tendiamo a dimenticarci quanto gli spostamenti per mare abbiano impregnato la vita quotidiana e quindi l'immaginario di un'umanità che per molto tempo ha conosciuto soltanto tre principali mezzi di locomozione: i piedi, i cavalli e le navi. Ma una lunga lista di memorabili libri, da *Robinson Crusoe* al *Vecchio e il mare*, passando per *Moby Dick*, sta lì a ricordarcelo. Il racconto dell'impresa del capitano Franklin non può che rievocare questa lunga tradizione. Se non fosse che a partire da p. 32, il libro che dovrebbe narrare le disavventure di una celebre e drammatica spedizione per nave si rivela in realtà essere qualcos'altro. Fino alla pagina precedente potremmo definirlo una *nautical fiction*, dopo dovremmo ammettere che si tratta in realtà di una *ghost story*. Certo, il libro racconta la tragica storia del viaggio di John Franklin e dei suoi marinai alla ricerca del passaggio a nordovest. Ma soprattutto quello che questo libro racconta è una storia di fantasmi. Come se tutti quelli che si incamminano alla ricerca del famoso passaggio fossero già morti. Del resto anche l'*Ulisse* raccontato da Dante, non appena attraversa le colonne d'Ercole con i suoi compagni, non è già un morto vivente? Senza dimenticare che la storia di uno dei più celebri morti viventi della letteratura di tutti i tempi, scritta da Mary Shelley un quarto di secolo prima che Franklin partisse per la sua impresa nel 1845, comincia proprio con le lettere di un capitano che naviga verso il polo Nord. Il quale incontra sia il dottor Frankenstein che la sua mostruosa creatura, mentre si rincorrono nel bianco abbagliante dei ghiacci. Un paesaggio che ha la duplice capacità di cancellare le tracce nel nulla e di renderle più evidenti, grazie a quello stesso nulla che le mette in risalto. Approfittando di tale ennesimo paradosso, il libro di Guarnieri, che all'inizio sembrava essere una *nautical fiction*, ma che in seguito si rivela piuttosto una *ghost story*, slitta infine verso una terza, fondamentale trasformazione. Via via che le vicende di una moltitudine di personaggi sfilano sotto i nostri occhi ci accorgiamo, infatti, che l'intera macchina narrativa costruita intorno al tema della ricerca di qualcosa che non si conosce, o di qualcosa che si è perduto, si basa sul principio del racconto indiziario. Sapere interpretare le tracce, ecco cosa rende possibile la sopravvivenza. E la letteratura. Un esercizio estremo, come estreme sono le terre in cui Franklin e le sue navi si perdono, che proprio a causa di questa sua natura straordinaria rischia sempre il fallimento, dovendosi fare largo in mezzo a grandi scogli e altrettante, furiose, tensioni. Quella tra umano e non umano, *in primis*. Tra mondo e oltremondo. Tra civiltà ed estraneità. Alla fine del libro, la narrazione si arrotola su sé stessa, tornando al suo inizio e mordendosi la coda. Come un animale che abbia finito di correre dappertutto e si accucci per trovare pace. Le navi di Franklin sono state rinvenute. Erano in fondo al mare come si poteva facilmente indovinare. La ricerca era difficile e nello stesso tempo facilissima.

Per ottimizzare l'esperienza dell'utente questo sito fa uso di cookies. Continuando la navigazione se ne autorizza l'uso. [Informazioni](#) ([/privacy-policy](#)) [Accetta](#)

Bastava, forse, saper camminare sul filo molto sottile che unisce la realtà alla finzione. Avendo fiducia nell'abilità di Gua... , che tra gli scrittori italiani è uno dei pochi funamboli capaci di rimanere in equilibrio su quello st... nefacente fino senza mai cadere.

[\(https://www.lindiceonline.com/\)](https://www.lindiceonline.com/)



(HTTPS://WWW.LINDICEONLINE.COM/SHOP/MY-ACCOUNT/)

francesca.serra@unige.ch
F. Serra insegna letteratura italiana all'Università di Ginevra

Le voci degli altri, un testo di Davide Orecchio

7 Gennaio 2025

Scopri di più

(<https://www.lindiceonline.com/letterature/narratori-italiani/linvenzione-delle-vite-un-testo-di-davide-orecchio/>)

Orazio Labbate – Lo scuru

9 Dicembre 2024

Scopri di più

(<https://www.lindiceonline.com/letterature/narratori-italiani/orazio-labbate-lo-scuru-2/>)

Lucrezia Lombardo – Bergasse 19

9 Dicembre 2024

Scopri di più

(<https://www.lindiceonline.com/letterature/narratori-italiani/lucrezia-lombardo-bergasse-19/>)



L'INDICE IN EDICOLA

(HTTPS://WWW.LINDICEONLINE.COM/L-INDICE/LINDICE-ALLUNGATO/INDICE-EDICOLA)

SCRIVICI

(HTTPS://WWW.LINDICEONLINE.COM/CC)

IO
/WWW.LINDICEONLINE.COM/CHI-

<https://www.facebook.com/indicedeilibridelmese>
<https://www.youtube.com/@LIndiceOnline>

<https://www.instagram.com/indicedeilibridelmese>

Copyright
(<https://www.lindiceonline.com/copyright>) -

Termini e condizioni di vendita
(<https://www.lindiceonline.com/termini-e-condizioni-di-vendita>) -

Privacy & Cookies Policy
(<https://www.lindiceonline.com/privacy-policy>)

COMPARAZIONE BONUS CASINO

 Sisal	 GoldBet 3/5	 NetBet 3/
--	--	--

Gioca in modo responsabile

Cultura**12 Dicembre 2024**

Perenne secondo | La tragica storia dell'esploratore più sfortunato al mondo



di Luigi Guarnieri

In “Le navi perdute del capitano Franklin” (Einaudi), Luigi Guarnieri ripercorre la vicenda dell’ufficiale della marina britannica Richard Collinson, ricordato per gli errori tattici e l’eccessiva cautela che lo portarono a sprecare tempo prezioso, perdendo opportunità cruciali come scoprire per primo il Passaggio a Nord-Ovest





Unsplash

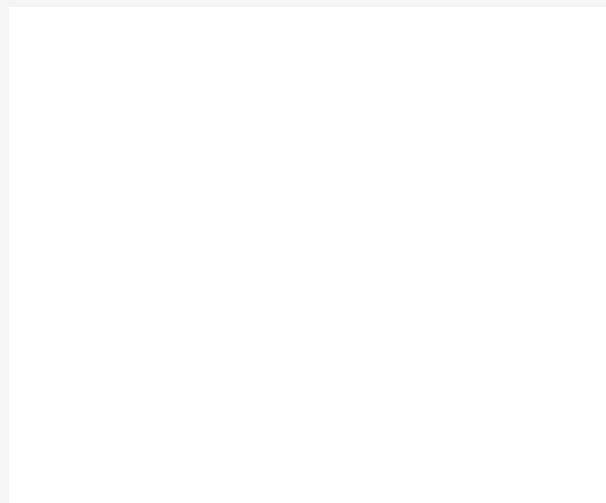
Ann.		Romanzo criminale € 15,20 Un'Italia segreta, inquietante e misteriosa. delle saghe noir a... IBS
------	---	--

Nel maggio del 1855 il capitano Richard Collinson rientrò in Inghilterra con l'Enterprise dopo un'assenza durata ben cinque anni e quattro mesi. Un lustro di inverni trascorsi fra i ghiacci, tagliati fuori da ogni contatto col mondo civilizzato per tre anni, lui e i suoi uomini avevano circumnavigato il globo per poi seguire la rotta del Capo di Buona Speranza allo scopo di tornare in patria. Collinson aveva esplorato tutte le terre misteriose a nord della costa settentrionale del Canada: Banks, Baring, Wollaston e Victoria. Ma solo per scoprire ogni volta di essere stato preceduto da qualcun altro, che quasi sempre rispondeva al nome dell'impetuoso Robert McClure. C'era da impazzire: se fosse partito un anno prima sarebbe stato ricordato come uno degli esploratori più grandi di tutti i tempi, così invece era solo un poveraccio sfortunato che aveva seguito le orme di capitani più abili e coraggiosi di lui.

In effetti, Collinson era oltremodo cauto e prudente, pieno di dubbi, tremebondo nell'affrontare i rischi e spesso ubriaco dalla mattina alla sera. Certo, durante il lungo viaggio era stato condizionato dal fatto piuttosto grave di non avere un interprete inuit a bordo della nave, perché Miertsching – che avrebbe dovuto salire sull'Enterprise a Honolulu – era arrivato in ritardo, quando Collinson era già partito, e così si era unito a McClure.

Collinson aveva comunque commesso una lunga serie di errori: dopo Point Barrow, in Alaska, era tornato indietro in cerca di una via per il fantomatico «mar polare», che non aveva trovato; aveva così sprecato tempo prezioso e, quando era finalmente arrivato a Point Hope, aveva trovato un messaggio di Kellett in un *cairn*, con la stupefacente e ferale notizia che McClure, il suo secondo, gli era passato davanti. Dopo aver incontrato lo stesso Henry Kellett sull'Herald e Thomas Moore sulla Plover, Collinson aveva cercato di proseguire verso nord, ma a settembre aveva cambiato idea e aveva deciso di far virare l'Enterprise a sud per svernare a Hong Kong. Quando era tornato sulle coste dell'Alaska, il luglio successivo, aveva fatto incagliare la nave nel pack al largo di Point Barrow, ignorando come al solito i consigli dell'ice master Francis Skead.

Ad agosto la nave si era liberata e il 26 aveva raggiunto il promontorio meridionale dell'isola di Banks, prendendone pomposamente possesso in nome della regina d'Inghilterra senza sapere che McClure aveva fatto la stessa cosa un anno prima. In condizioni di ubriachezza molesta, Collinson aveva ceduto il comando dell'Enterprise a Skead, che aveva condotto la nave nello stretto del Principe di Galles e di qui all'isola della Principessa reale, scoprendo che McClure era stato anche lì, sei settimane prima. Frastornato dalle continue sbornie, Collinson aveva ordinato a Skead di andare un po' dove gli pareva, e Skead – fermato dal ghiaccio come era successo a McClure – aveva circumnavigato l'isola di Banks da est: aveva trovato un altro *cairn* con la notizia che McClure continuava a precederli, ma stavolta di soli quindici giorni.



Collinson si era strappato alla sua ebetudine solo per abbaiare a Skead l'incomprensibile ordine di tornare indietro; il 13 settembre 1851, invece di raggiungere l'Investigator nella baia di Mercy, l'Enterprise si era ancorata per l'inverno nella baia di Walker, sulla costa orientale dello stretto del Principe di Galles, ovvero sull'isola Victoria. Anche qui, un messaggio in un *cairn* segnalava al sempre più sbalordito capitano Collinson che qualcuno era stato in quel luogo remoto prima di lui – il tenente Haswell dell'Investigator, nello specifico, quindi comunque un uomo di McClure.

Erano seguite cinque settimane di bel tempo, che Skead avrebbe voluto sfruttare per portare la nave più a sud, ma il capitano – per il resto inattivo come una statua di sale – non solo aveva rifiutato il saggio consiglio, ma aveva preso a bersagliare Skead con rimproveri e insulti finché la situazione era diventata insostenibile e nell'aprile del 1852 Collinson aveva messo l'ice master agli arresti. In estate aveva voluto spingere l'Enterprise a sud fino al golfo di Coronation, tra l'isola Victoria e la costa settentrionale del Canada – zona già battuta, fra gli altri, da John Richardson e da John Rae. Poi la spedizione aveva

svernato nella baia di Cambridge, sempre sulla costa meridionale dell'isola Victoria, a soli 190 chilometri dall'ancora inesplorata isola di re Guglielmo.

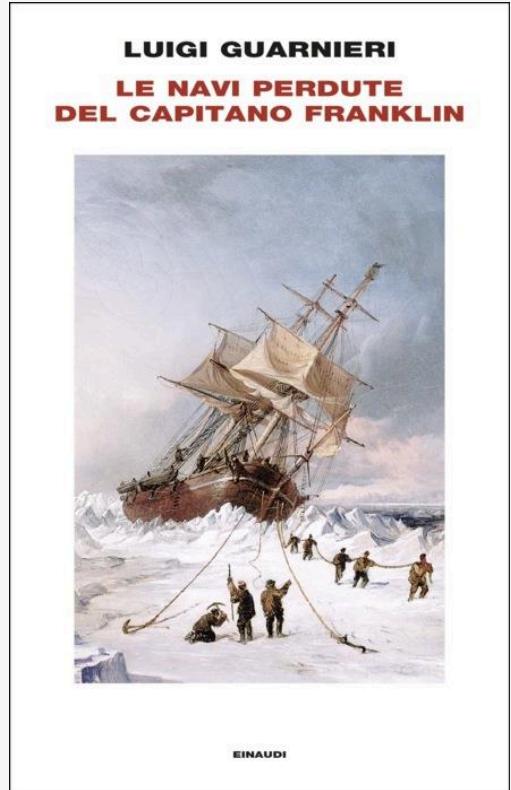


Collinson era stato dunque sul punto di svelare i due segreti più grandi dell'Artico, il passaggio a nord-ovest e il destino di Franklin, ma ancora una volta gli erano mancati intuizione e coraggio: spaventato dalle cattive condizioni del ghiaccio, aveva fatto deviare l'Enterprise a nord, e aveva esplorato in slitta la costa occidentale dello stretto di Victoria con l'unico risultato di trovare l'ennesimo *cairn* con la preziosa informazione del passaggio di John Rae in quel recesso fuori dal mondo, per di più due anni prima.

Collezionista imbattibile di pessime notizie, Collinson aveva riportato la nave sulla costa nord dell'Alaska persernare nella baia di Camden. Quando il 24 agosto 1854 l'Enterprise aveva raggiunto Port Clarence, nell'Alaska occidentale, il tenente Philip Sharpe della nave appoggio Hms Rattlesnake era rimasto sconvolto nel constatare il grado di anarchia che regnava a bordo: Collinson, quando non era ubriaco fradicio, aveva avuto scontri durissimi con tutti i suoi ufficiali, che da quindici mesi non mettevano piede fuori dalla nave ed erano stati confinati a turno agli arresti; quanto al disgraziato ice master Francis Skead, era ai ceppi da due anni e otto mesi e sembrava leggermente impazzito.

In seguito Collinson avrebbe addirittura chiesto che i suoi ufficiali venissero sottoposti alla corte marziale, ma l'Ammiragliato avrebbe opposto un netto rifiuto. Collinson avrebbe anche reclamato il diritto alla scoperta del passaggio a nord-ovest, ma naturalmente la sua infondata richiesta non sarebbe stata presa in considerazione. Dopo cinque folli anni nell'Artico, l'Ammiragliato lo liquidò con una misera menzione d'onore. Richard Collinson non cercò più di ottenere

incarichi di alcun genere in marina, e d'altra parte nessuno si sognò mai nemmeno lontanamente di offrirgliene uno.



Tratto da "Le navi perdute del capitano Franklin" (Einaudi) di Luigi Guarnieri,
pp. 90, 21,00€



Ti potrebbe interessare anche

Raccomandato da Outbrain

Data: 25.10.2024 Pag.: 99
 Size: 434 cm² AVE: € 55118.00
 Tiratura: 331491
 Diffusione: 227010
 Lettori: 1317000



NEL BUIO DELLA STORIA CULTURA

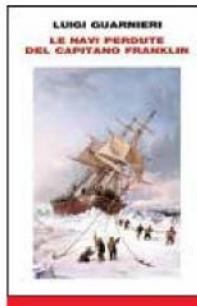
La flotta guidata da Sir Franklin, leggendario capitano britannico. Svanita nel nulla due secoli fa. Una spedizione in forma letteraria fra cronaca, finzione, materiale d'archivio. Il romanzo di Luigi Guarnieri

Mistero nel mare di ghiaccio

PAOLO DI PAOLO

È la ricerca di una ricerca di una ricerca. Sembra un gioco di parole ma andrebbe preso alla lettera: perché "Le navi perdute del capitano Franklin" (Einaudi) funziona come tentativo romanzesco di venire a capo di un mistero. Le navi del titolo, alla metà del diciannovesimo secolo, tentarono - guidate dal leggendario comandante britannico - di guadagnare il leggendario passaggio a nord-ovest. Niente. Scomparse nel buio e nel ghiaccio. Nella speranza di ritrovare vivo qualche membro dell'equipaggio, a cominciare da Sir Franklin, le ricerche cominciano subito. Soggette anch'esse a incidenti, a disfatte. Quasi due secoli dopo uno scrittore abituato a sfidare i misteri annidati nella storia, Luigi Guarnieri, mette in moto - tra fittissimo materiale d'archivio, cronaca e immaginazione - una spedizione ideale in forma letteraria. Che fine ha fatto Franklin? Che fine hanno fatto i suoi "cercatori"? Come in un quasi-giallo disseminato di indizi ma non di prove o certezze, Guarnieri dilata con la scrittura dettagli, frasi, lembi di testimonianze dirette, li connette, li ricuce. Ne risulta un maestoso quanto trasparente racconto della sfida umana all'ignoto: ribaldo, sia sul piano storico della spedizione fra i ghiacci, sia sul piano letterario. Di chi cerca, cioè, di risolvere un enigma con lo strumento (conoscitivo) del romanzo.

Il libro è disseminato di ritratti di gen-



NEGLI ABISSI

La copertina del romanzo di Luigi Guarnieri "Le navi perdute del capitano Franklin" (Einaudi, pp. 328; € 21)

te che ha scommesso - più o meno titanicamente - sulla conoscenza, sulla luce della ragione, anche quando illuminata, secondo i parametri ideologici dell'epoca, dalla grazia divina. Se è successo qualcosa, dev'esserci una spiegazione. Se esiste un passaggio a nord-ovest deve esserci un modo di percorrerlo. Se non si sono ritrovati i corpi dei membri di un equipaggio, non si sono certo volatilizzati. Al momento di uscire dal tempo, uno dei grandi ostinati cercatori post-Franklin, C.F. Hall, viene raccontato come uno che destinò le sue energie più grandi in una impresa destinata al fallimento: e tuttavia, morendo, sereno, placido, "il grande capo" sembra finalmente ri-congiungersi con quel paesaggio desolato che aveva amato più di ogni cosa, «con le sue tempeste di neve, i suoi venti stratosferici, i suoi immensi ghiacciai, i suoi iceberg torregianti - un angolo selvaggio e incontaminato del mondo che aveva sentito così tanto suo da crederlo il paradiso interno». Se questa è la geografia che domina il romanzo, il cursore storico si muove avanti e indietro in un arco narrativo ampio che arriva fino quasi ai nostri giorni: a strumenti di ricerca più sofisticati che consentono di intestarci ancora su quel mistero. La sfida del venire a capo, del comprendere non è finita. Anche se qualche volta il narratore suggerisce che molte risposte erano forse a disposizione dei nostri trisavoli: i quali tuttavia, per presunzione e per quel po' di colonialismo anche mentale che li condizionava e orientava, non hanno saputo riconoscerle nelle indicazioni delle popolazioni locali. Ridotte a comparse dai tronfi occidentali, ma in realtà depositari del genius loci che avrebbe illuminato o meglio guidato quelle menti ossessionate e ostinate. Se solo avessero compreso quella ricchezza di esperienza e di sguardo.

E © RIPRODUZIONE RISERVATA

Data: 09.10.2024 Pag.: 6
 Size: 147 cm² AVE: € .00
 Tiratura:
 Diffusione:
 Lettori:

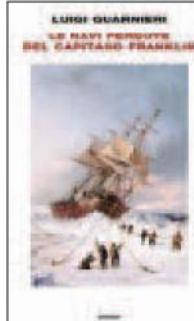


Luigi Guarnieri

Le navi perdute del capitano Franklin

Einaudi, 307 pp., 21 euro

Nell'agosto del 1920, Robert Flaherty gira uno dei più famosi documentari mai realizzati, "Nanook of the North", nel nord del Québec: penisola di Ungava. La trovata indicata sulla mappa geografica inserita nelle prime pagine del libro di Luigi Guarnieri, *Le navi perdute del capitano Franklin*. Ungava si trova sulla baia di Hudson, appena sotto a quel labirinto mobile che compone il famoso Passaggio a Nord-Ovest. Già da dieci anni Flaherty si muoveva in quelle zone desolate. E chissà se in quel lasso di tempo, o nelle pause dalle riprese, qualcuno gli avrà mai raccontato la storia degli uomini bianchi dispersi nella vastità del paesaggio artico; di Aglooka o delle navi inghiottite nel nulla: la Erebus e la Terror. La domanda non è oziosa. Come ricorda lo stesso Guarnieri, molte delle notizie che possediamo, riguardo ai fatti avvenuti nel 1845, durante l'ennesimo tentativo di esplorazione del Passaggio a Nord-Ovest, cioè il collegamento tra oceano Pacifico e Atlantico, si devono ai racconti, ai ricordi dei nativi, gli abitanti di quelle zone selvagge e inospitali: gli inuit. Questo resoconto orale, però, è alquanto infido. Gli inuit sono abituati a confondere date e persone. Hanno una



concezione del tempo e una cultura completamente diversa dalla nostra. Tutto il libro si muove dunque su un terreno instabile: procede per movimenti correttivi. Pochi sono i documenti superstiti; carte, diari, mappe sono andate perdute. Ricostruire gli avvenimenti diventa un'operazione quasi congetturale. Guarnieri, con pazienza, cerca di mettere insieme i pezzi, servendosi, come sempre nei suoi libri, di una serie di pezzi d'appoggio: le fonti. Confronta documenti, memorie. Come i componenti delle spedizioni che si sono succedute negli anni, raccoglie lembi di tessuto, ossa, posate d'argento, fruga tra i messaggi lasciati nei cilindri metallici dei cairn. Ne esce un libro tesoro, desolato, a cui non manca quel gusto, che gli è caro, per i tratti caricaturali. Bastano pochi e precisi aggettivi per comporre un ritratto.

Costruito in quattro parti, quattro movimenti musicali (c'è una specie di furore disorientante nel primo: come se davvero i personaggi – e noi lettori – fossero persi in una zona minacciosa, labirintica e mobile; mentre il secondo, dedicato in buona parte a Charles Francis Hall, ha un respiro largo, quasi epico), il libro si chiude ad anello. Finisce dove è iniziato. Durante il lungo percorso, che dalla metà dell'Ottocento giunge fino ai giorni nostri, la tecnologia ha permesso di chiarire diversi fatti. Ciò non toglie che questa storia di derive tra i ghiacci somigli a un'epopea. Anzi, a una leggenda. Come una di quelle che gli inuit hanno raccontato al capitano Hall. (Rinaldo Censi)



QUEI DESTINI SEGNATI NEL NOME DELLA NAVE Esplorazioni

di Roberto Casati

Lenavihanno un nome, e alcuni nomi sono parte della storia se non della leggenda. In alcuni casi nome è *omen*, in altri lo diventa per le vicende della navigazione. La Niña, la Pinta e la Santa María, nomi piccoli per un cambiamento epocale. Titanic, la tracotanza punita. Endeavor, l'impresa di Cook nel Pacifico. Hōkūle'a, la barca che ha ridato vita alla navigazione tradizionale polinesiana, a designare la stella Arturo. Endurance, il nome trasmette il senso di resilienza all'equipaggio di Shackleton che la abbandona nell'epico viaggio verso la salvezza.

Erebus e Terror erano le navi della spedizione Franklin del 1845 alla ricerca del passaggio di nord-ovest. Erebus, l'oscurità primordiale, divinità degli albori insieme a Caos, Eros, Gaia. John Franklin perì nel 1847, come si desume da delle note lasciate da alcuni marinai su un mucchio di sassi e ritrovate più di dieci anni dopo. A quel punto le navi erano state lasciate preda de i ghiacci alla deriva vicino all'Isola di Re Guglielmo, e gli uomini dell'equipaggio avevano tentato di guadagnare il sud. Sarebbero tutti morti. Il loro fato è avvolto nell'oscurità, solo a tratti dipanata dai piccoli e grandi ritrovamenti nei 150 anni che seguirono. Solo nel 2014 l'Erebus è stata individuata sul fondale e esplorata. La campana della nave è stata riportata alla superficie.

Al di là della vicenda tragica e quasi grottesca delle due navi, che ci parla di impreparazione logistica, di conflitti, di inadeguatezza del comando e forse di ottimismo della volontà, affascina la sequenza di

rimbalzi nel percorso. Una nave parte ad esplorare, una nave scompare: non se ne sa più nulla. A questo punto è come se l'afflato dell'esplorazione si spostasse. Non si va più in caccia di una nuova terra, o del passaggio di Nord-Ovest, ma si cerca la nave che la cercava. L'obiettivo sembra più a portata di mano, e certo è più carico emotivamente. La nave è come noi, è una dei nostri, riconoscibile: un pezzettino di terra prestato al mare. Ma non la si trova: la ricerca si sposta sulla ricerca della nave, sui documenti che raccontano questa ricerca. Ci ritroviamo in una zona più confortevole, quella dei testi e dei documenti, della biblioteca e del congresso; oggi non dobbiamo nemmeno muoverci da casa. Perché questo è vero: siamo esploratori insaziabili, è una caratteristica della nostra specie e di tutto il regno vivente. Non ci basta stare qui, dobbiamo andare là, e di conseguenza trovare il modo di andare da qua là. La nostra attenzione è mobile, si sposta da un luogo all'altro, da un oggetto all'altro. I destini individuali affiorano e tramontano in questo movimento. Erebus, Terror e le loro ciurme hanno lasciato tracce confuse sparando, ma alla fine, se pure l'oggetto della loro ricercasi è dissolto e l'epica si è confusa con la tragedia, sono diventate esse stesse delle entità da cercare, trovando in questo un riscatto al fallimento della loro missione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Luigi Guarneri

**Le navi perdute
del capitano Franklin**
Einaudi, pagg. 272, € 21

Data: 28.09.2024 Pag.: 5
 Size: 360 cm² AVE: € .00
 Tiratura:
 Diffusione:
 Lettori:



LE GRANDI IMPRESE

Quelle navi perdute fra i ghiacci del Nord

Il mitico Passaggio a Nord Ovest e i misteri che si è portato dietro

PAOLO BERTINETTI

Il Passaggio a nord ovest, come gli inglesi chiamarono la rotta commerciale che avrebbe dovuto collegare l'Atlantico al Pacifico, da imprese mercantile divenne un'impresa mitica dopo che le due navi impiegate nella spedizione cappellata da Sir John Franklin sparirono nel nulla con tutti i 129 uomini di equipaggio. Il libro di Luigi Guarnieri, *Le navi perdute del capitano Franklin*, ricostruisce con l'attenzione dello storico e il piglio narrativo del romanziere, le vicende della spedizione "perduta" e di quelle successive alla ricerca delle due navi, la HMS Erebus e la HMS Terror, affidate a Franklin.

Quando l'Ammiragliato britannico, nel 1845, assegnò a John Franklin il comando delle due navi, che erano state utilizzate per l'esplorazione dell'Antartide (come racconta Guarnieri nella quarta parte del libro), la convinzione diffusa era che sicuramente Franklin avrebbe trovato il passaggio che, attraverso distese di mare ghiacciato, dalle acque atlantiche dell'isola di Baffin avrebbe consentito di raggiungere il mare di Beaufort (il primo a riuscire, soltanto nel 1906, fu l'esploratore norvegese Roald Amundsen).

Guarnieri racconta con affascinanti particolari come si giunse a quella decisione; e poi, con altrettanta verve narrativa, ricostruisce la storia delle spedizioni che, in un primo periodo grazie alla determinazione (e ai finanziamenti) di Lady Jane Franklin, seconda moglie di Sir John, cercarono di risolvere il mistero della scomparsa di uomini e navi. Ciò che colpisce è il coraggio, al limite dell'inconscienza, con cui i sudditi di Sua Maestà si lanciarono in queste imprese (lo stesso dimostrato in alcune delle spedizioni svolte in terra africana). Lo sprezzo del pericolo era l'ingrediente principale che, al di là dell'interesse mercantile, li conduceva a tentare imprese che rispondevano a una vera e propria passione per l'esplorazione; e, nel caso dei ricercatori delle navi perdute, alla fallace e ambiziosa convinzione di poter padroneggiare la natura.

Solo in tempi recenti, come narra Guarnieri, grazie alla disponibilità di sofisticati strumenti tecnologici, il mistero è stato quasi del tutto risolto. La morte degli uomini dell'equipaggio, una volta lasciate le navi imprigionate dal ghiaccio, oltre che dalle proibitive condi-

zioni atmosferiche, probabilmente, come si scoprì in seguito all'analisi dei capelli di tre marinai di cui era stato ritrovato il corpo, fu dovuto all'avvelenamento da piombo, causato dal cattivo confezionamento delle scatolette di carne mal saldate che la ditta dell'ungherese Stephen Goldner, in ritardo sulla data di consegna, aveva prodotto in una fabbrica di Galati, in Moldavia, secondo una formula segreta di sua invenzione. Finalmente, in tempi recenti, fu poi individuato il luogo in cui le due navi giacciano sul fondo marino. Quello dove si trova l'Erebus fu scoperto nel 2014 grazie all'utilizzo dell'Arctic Explorer, «una sorta di grosso siluro giallo canarino equipaggiato con un sonar ultramoderno a onde sonore, un enorme giocattolo da dieci milioni di dollari». La nave affondò nel Golfo della regina Maud, esattamente nel punto in cui gli Inuit (gli eschimesi del Canada) avevano sempre detto che si sarebbe dovuta trovare. Due anni dopo, il 3 settembre 2016,

Il capitano Franklin e i suoi uomini sparirono nel nulla nel 1845

la nave Martin Bergmann dell'Arctic Research Foundation si addentrò in una baia sulla costa sud-occidentale dell'isola di re Guglielmo, seguendo le indicazioni del Canadian ranger Samy Kogvik, abitante dell'insediamento Inuit di Gjoa Haven, che si trova appunto sull'isola di re Guglielmo; e grazie al sonar a scansione laterale fu individuato il relitto della Terror: ironia della sorte, la nave si trova a venticinque metri di profondità sul fondale della baia che per curiosa coincidenza si chiama Terror Bay.

Un aspetto importante a proposito delle varie spedizioni di ricerca è data dal fatto che gli Inuit avevano nel corso degli anni offerto preziose informazioni e reperti che avrebbe consentito di avvinarsi ben prima alla soluzione del mistero. Ma vuoi per difficoltà linguistiche, vuoi soprattutto per un presuntuoso senso di superiorità nei confronti degli "indigeni" i bianchi non diedero loro ascolto. Poi hanno imparato che superiorità non c'era. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Lo sprezzo del pericolo era più forte dell'interesse mercantile